



Antonio Lettieri

Statali È scontro sui contratti

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Da più di un anno senza contratti. Due milioni di lavoratori del pubblico impiego aspettano ancora che si...

Ieri gran gala di presentazione dell'avveniristico impianto della casa torinese a Cassino. Con una sola assenza: l'inventore

È la nuova Fiat... di Ghidella

«Vedete come sappiamo spendere bene il denaro che riceviamo dallo Stato? Gianni Agnelli ha pronunciato questo esplicito appello a non tagliare i finanziamenti pubblici alle imprese, durante l'inaugurazione ufficiale dei nuovi avanzatissimi impianti per il montaggio automatico delle carrozzerie di auto alla Fiat di Cassino (progettati da Ghidella). Ma De Mita non gli ha risposto.

DAL NOSTRO INVIATO MICHELE COSTA

CASSINO. Nel testo distribuito alla stampa il nome «Fiat» compariva una volta in sette pagine. Ma, parlando dal podio allestito all'interno dello stabilimento di Cassino, Ciriaco De Mita ha saltato anche quell'unico riferimento. Sarà per antichi disappoi (quando Agnelli lo definì «intellettuale della Magna Grecia») o per recenti polemiche, fatto sta che il presidente del Consiglio ha dedicato l'intero suo discorso alla manovra economica del governo, senza un accenno all'inaugurazione ufficiale dell'azienda ospite.

«Ingegneri passati tra i consiglieri della Ford. Accanto al Robogate, installato a Cassino dieci anni fa, a moderni impianti automatizzati di stampaggio delle lamiere e dei portelloni posteriori in resina termoisolante della «Tivo», la Fiat ha realizzato in questo stabilimento uno dei più moderni e innovativi sistemi di automazione del montaggio finale delle carrozzerie. Il cui progetto era stato anticipato dal nostro giornale un paio di anni fa. È pure riuscita a risolvere gran parte degli inconvenienti che ne avevano ritardato la messa a punto, in particolare nei sistemi di visione che permettono ai robot di montare portiere e pianche.

Il piano del genere era già stato realizzato quattro anni fa dalla Volkswagen a Volkburg (Germania) che diventa sempre più la carta vincente sui mercati dell'impianto, accanto ai robot di montaggio, abbondano i robot che fanno misure e controlli di qualità, spesso con l'impiego di raggi laser. «Questa è la nostra risposta», ha detto l'ing. Francione, responsabile di produzione della Fiat-Auto - alla sfida europea del 1992. Proprio questa, moderna fabbrica, infine, smentisce l'opinione tanto diffusa quanto falsa che si ricorra all'automazione per ridurre l'occupazione. In uno stabilimento nel quale operano 109 operatori di vario tipo, 439 robot, 61 laser, 49 sistemi di visione automatica, 500 sistemi di monitoraggio elettronico, 570 carrelli sennovanti automatici, sono stati assunti soltanto nel corso degli ultimi due anni 1200 giovani.

Roma e Napoli: fino alle 24 non si vola

Aerei, da oggi tornano i giorni duri

ROMA. Fresco di nomina e armato di buoni propositi, nel settembre scorso di fronte ai sindacati il neopresidente dell'Alitalia, Carlo Verri, azzardò: ancora poco tempo e avremo chiuso tutti i contratti aperti. Un segno di svolta rispetto all'era Nordio e a quelle «impossibili» trattative che un anno fa per mesi gettarono gli aeroporti nel caos? I fatti dimostrano che quelle di Verri sono rimaste solo buone intenzioni, quanto ostacolate da opposizioni interne, retaggio del passato, non si sa. Quel che è certo è che il trasporto aereo torna nel caos. Scaduti un anno e mezzo fa, praticamente insieme a quello dei dipendenti di terra degli aeroporti, i contratti di assistenti di volo e piloti non sono stati ancora rinnovati.

Dopo una relativa tregua tornano dunque gli scioperi negli aeroporti: oggi si formano per l'intera giornata gli assistenti di volo. Lo sciopero di hostess e steward, proclamato nei giorni scorsi dalle federazioni di categoria di Cgil-Cisl-Uil e dal sindacato autonomo Anpav, provocherà il blocco pressoché totale dei voli. Anche quelli per le isole saranno ridotti al minimo. Lo sciopero deciso per protestare contro la rigidità dell'Alitalia al tavolo di trattativa bloccherà tutti i collegamenti da Roma e Napoli. Dagli altri scali nazionali e internazionali - informa in una nota l'Alitalia - verranno assicurati tutti i servizi ad eccezione di una parte dei voli diretti a Roma. Ecco di seguito i voli da e per le isole che oggi verranno cancellati: Da Roma per Cagliari: ore 9.20, 15.17, 17.10, 22. Da Roma per Catania: ore 10.00, 15.10, 16.10, 18.10. Da Roma per Palermo: ore 9.10, 10.30, 13.25. Da Cagliari per Roma: ore 11.10, 17.00, 19.00. Da Catania per Napoli: ore 7.20. Da Catania per Roma: ore 12.00. Da Catania per Milano: ore 18.10. Da Palermo per Roma: ore 11.30, 12.25. Da Palermo per Napoli: ore 18.35. Da Milano per Palermo: ore 21.20.

Guido Abbadesse, segretario nazionale della Filil Cgil denuncia lo stato drammatico delle relazioni sindacali all'Alitalia, al di là delle buone intenzioni affermate da Verri. E chiede, quindi, all'Alitalia di uscire dal «metodo delle schermaglie» e dare quindi concretezza risolutiva al negoziato. Riduzione dell'orario di lavoro (un terzo periodo di riposo annuo e incremento del riposo su base mensile); garanzia per gli inidonei di avere un posto «a terra»; riduzione dei limiti massimi sia di volo che di servizio; un incremento salariale, comprensivo di tutto, attorno alle 650.000 lire; revisione: queste le richieste principali contenute nella piattaforma dei sindacati. Ma il fronte dei lavoratori non è compatto. E così ieri il coordinamento degli assistenti di volo, una sigla che non ama essere definita un Cobas ma che di fatto è assai polemica con le organizzazioni sindacali confederali e autonome, ha proclamato per conto suo un altro sciopero di 24 ore dalle sei del 18 Marzo. Il coordinamento denuncia una profonda divisione esistente tra le sigle sindacali che non lascerebbe supporre possibili sviluppi positivi nella trattativa. In una nota dice, quindi, di temere un contratto bidone e accusa i sindacati di assoluta mancanza di garanzie circa il ricorso al referendum tra i lavoratori per la verifica preventiva dell'ipotesi d'accordo. Come dicevamo, torna a scaldarsi anche il fronte dei piloti, la cui trattativa è interrotta dal 9 gennaio. Le due associazioni autonome, Anpac e Appl, per ora hanno deciso le misure soft. Giovedì 9 sciopero di 24 ore, ma alla rovescia. I piloti lavoreranno, ma devolvono all'Unifac l'equivalente delle tratte che l'Alitalia avrebbe effettuato in caso di vero sciopero. E con il braccio della fascia azzurra del Fondo delle nazioni unite per l'infanzia si recheranno al lavoro. I piloti intendono così sollecitare la ripresa della trattativa. Altrimenti già annunciano 48 ore di blocco verso appena terminata la Pasqua. □/P.S.

Ultima sfida di Prandini. Gli utenti di Genova preparano la marcia anti-camalli La Uil: Cgil ambigua. Sette giorni di sciopero ai moli

Porti, trattativa appesa a un filo

Porti: trattativa appesa ad un filo. Prandini presenta proposte peggiorative. A Genova scatta una settimana di agitazioni. Gli utenti del porto preparano per giovedì una marcia antiportuali. I portuali proseguono nel dialogo con la città: forse decideranno di organizzare una contromanifestazione. La Uil: Cgil ambigua. Il ministro spera in un accordo separato?

PAOLA BACCINI

ROMA. Testa più dura dell'acciaio. Abbarbicato agli ultimi bastioni di quella che il ministro ha definito una «trattativa a qualche anno fa era una cittadella insuperabile, il tutto per difendere i loro privilegi. Un potere che cozza con i profitti dei vari Gioia, Musso, Grimaldi e quanti altri armatori che reclamano a gran voce il loro diritto ad essere imprenditori (in gran parte con i soldi dello Stato, si intende). Senza, ovviamente quest'ultimo particolare, eccoli qui i mitici «camalli» dipinti fino alla noia da qualche commentatore della grande stampa che non li ha mai avuti in particolare simpatia. E letteratura e colore confondono sempre più il «cuore» del problema. Non manca chi nel sindacato mette in guardia il cronista: attenzione, roba delicata e complicata.

Recentemente, grazie al suo sussiego nei confronti di Prandini e dei suoi decreti. D'Alessandro un paio d'anni fa tentò di dare il via alla distruzione della Compagnia. Situati nella zona delle due Spa costituite dall'allora presidente del porto è nelle quali il Consorzio autonomo dell'ente Porto fa la parte del leone: il 51% delle azioni, il resto appartiene a cooperative e qualche privato. I mitici «camalli» subirono grandi espropri. La formazione delle tariffe? Niente più voce in capitolo, contrattazioni con gli armatori e con tutti i «soggetti» (la cosiddetta Ulenza) che usufruiscono del porto? Ormai un sogno lontano. Cosa resta a Baitini e company? La possibilità stabilita per legge di «coprire» con i loro uomini, sulla base di precise fuzionazioni da loro organizzate, le operazioni portuali. La cosiddetta riserva, appunto: spogliata però da gran parte del controllo del ciclo produttivo. Ed ora con i decreti di Prandini, cosa gestiranno Baitini e company? Diverteranno magari solo collocatori di manodopera, e magari non sempre, visto che gli armatori potranno utilizzare loro uomini più o meno di colore? C'è sapere di ultima sfida. Prandini - più volte hanno detto dirigenti sindacali - ha deciso di affondare la lama non a caso proprio lì. E più volte sono stati rivolti appelli a quegli «ultimi» «camalli» a non cadere nella «provocazione». Ma a Baitini per parlare di vera riforma dei porti, dove magari quelle idee alle quali Baitini si vide rispondere con l'indifferenza, potrebbero trovare il loro spazio. Compagnia invece, abbattimento dei costi, un coordinamento di portuali e vari soggetti imprenditoriali; misure ripetute in questi giorni fino alla noia dai sindacati ad un tavolo di trattativa che il ministro probabilmente non vede «fora» che salti in aria «travolto» magari dal porto di Genova messo a fuoco e ferro. E forse dal sogno, più volte accarezzato dal ministro in questi giorni, di una firma separata: tanto Cisl - e Uil - penserà Prandini - rappresentando una minima parte di portuali e quindi non avrebbero difficoltà a firmare.

Così e guisa sul fronte del porto: «Tace per ora quello di Livorno. Il Consorzio Piccini non deve fare i conti con la Spa di D'Alessandro, con la burocrazia e ministeriale struttura del Consorzio autonomo. E un seppur provvisorio accordo l'ha raggiunto con il terminal privato Sintermar che per ora non chiama più i portuali a tempo predefinito (forma più salutaria di quella attuale). Ogni tanto rispide la guerra ad Olbia: decreti in vigore un giorno sì e tre no. Tre giorni armata negli altri porti. Tanto è su Genova, e quei testardi camalli che Prandini ha puntato gli occhi. Per poi marciare vittorioso ovunque con la sua sania crociata.

Come far felici utenti e camalli Le idee dell'ex ministro Giuseppe Guarino

È davvero una disfida tra il moderno ministro Prandini, della Marina Mercantile, e i vetusti, solitari «camalli» di Genova? C'è un terzo uomo, rimasto un po' nella penombra. È l'ex ministro Giuseppe Guarino, autore di un progetto su quel porto. Verrà presentato alla Bocconi. Egli è d'accordo sulla necessità di cambiare, senza però colpire solo il fattore «lavoro». Una via d'uscita?

BRUNO UOLINI

ROMA. Nuovi giorni nervosi per Genova, il suo futuro. I giornali hanno riempito per settimane le loro cronache sull'ennesima disfida tra gli indomabili «camalli» e, questa volta, un ministro della Marina Mercantile. Il democristiano Prandini, reso più euforico dall'ascesa nella Dc del «sior» Forlani. La gente ha capito, in soldoni, due cose: 1. il ministro voleva distruggere l'antica Cgil; la Compagnia unica dei portuali, in nome della modernizzazione; 2. la Compagnia difendeva il proprio ruolo, invocando, a propria volta, una diversa modernizzazione. Gli altri progetti, come quelli elaborati dai sindacati, dalla Cgil in primo luogo, non hanno trovato un sufficiente ascolto.



Il porto di Genova

C'è stata però anche una voce autorevole e diversa, un tentativo di mettersi sopra le parti. Vale la pena riprenderla, per capire meglio come stanno le cose e se davvero tutte le ragioni stanno dalla parte di quel ministro della Marina Mercantile. È la voce di un altro democristiano, Giuseppe Guarino, già ministro delle Finanze nell'ultimo governo presieduto da Fanfani. È uno studioso ed è l'autore di un progetto elaborato dopo tre incontri con la Compagnia dei portuali. Non è però un progetto fatto per «lavorare» le ragioni, diciamo così, «corporative» dei portuali, è un tentativo di uscire da un'impasse pericolosa per tutti. Il professore ha spiegato, in scritte e interviste apparse sul «Secolo Decimonimo», di non volersi per nulla schierare dalla parte dei «conservatori». Niente vecchi schemi, ha detto, io non difendo il mio; quello già c'era e non si tratta certo dei portuali. Cerco di mettermi dalla parte che ritengo più giusta per l'interesse collettivo.

Ma non c'è già il progetto Prandini, approntato apposta per risolvere i problemi portuali e oggetto di deflagranti trattative? Giuseppe Guarino non demolisce le idee del ministro della Marina Mercantile. Ha avuto il merito, riconosce, di aver percepito l'esigenza di una trasformazione ineludibile. La nuova disciplina suggerita dal governo, però, aggiunge, «deve tener conto delle realtà storiche ed economiche». C'è un problema specifico di Genova e non è quello di «accettare o evitare lo scontro» con i portuali riottosi. Il problema è quello di trovare «la formula valida per il futuro». È necessario mettere insieme «economicità, burocrazia, fattori produttivi, culture, modalità doganali». Ecco perché Guarino sostiene di non condividere il progetto del ministro Prandini. Perché, non realizza il meglio, perché non risolve, ma aggrava il problema portuale. E allora quale è l'alternativa? Giuseppe Guarino ipotizza una sola Spa privata, aperta alla partecipazione di tutti i protagonisti: gli armatori, gli utenti e la Compagnia dei portuali. Un edificio nuovo, insomma, sul vecchio «mostro» della Lanterna. «Bisogna ricorrere ad una formula privatistica unitaria», dice lo studioso, se si vuole davvero seguire il modello del supermoderno porto di Rotterdam. E quale sarà l'avvenire dei famosi «camalli» oggetto di tante pressanti cure? Giuseppe Guarino non dilende la famosa «riserva del lavoro», quella cosa che faceva gridare all'ort-

Advertisement for 'SALVEMUS' exhibition. Includes text: MOSTRE EDILIZIE DI PRIMAVERA BOLOGNA, Quartiere Fioristico 15-19 MARZO 1989. TANTE NOVITÀ PER L'EDILIZIA DI OGGI E DI DOMANI. Architetture e finiture d'interni - Pavimenti e rivestimenti - Serramenti - Recupero edilizio e manutenzione degli edifici - Arredo urbano - Impianti sportivi e ricreativi - Piscine - Finiture e porte: tecnologie, sistemi ed accessori. MOSTRA - CONVEGNO "PROGETTO RECUPERO" Promossa da AIFI - ANIRE - ANIT - ANVIDES. Con la partecipazione di: BASSANO TICINO - DOW ITALIA - IMPRUNETA - INDUSTRIE SECCO - INO - LOUIS DE POORTERE - MAPEI - MAX MAYER - NONES - ORSAN - ORSOGRIL - RIGOS - PONTETTI DALMEIDA - QUARELLA F.LLI - PLACIS - SAINT GOBAIN - SINIA FIBRE. CONVEGNO 17 - 18 Marzo MOSTRA 15 - 19 Marzo. Verrà presentata la prima edizione del CATALOGO ATTIVO - PROGETTO RECUPERO su CD-ROM. Tecnologie Informatiche APPLE. Editoria Informatica EDISERVICE 38.